

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 1

Algumas aplicações da lei de mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro

Gilean Teixeira da Rocha (*)

Este ensaio pretende mostrar alguns exemplos do que está sendo realizado na cidade do Rio de Janeiro em consonância com a Lei 12.587 de 3 de Janeiro de 2012, também conhecida como Lei de Mobilidade Urbana, devido ao fato de instituir diretrizes para a área. A lei está em vigor há mais de um ano.

Este escrito está organizado da seguinte forma: é apresentado o item da legislação citada no parágrafo e logo após no próprio parágrafo ou em outro está a aplicação daquilo na cidade objeto deste ensaio, junto com uma análise crítica e, em alguns casos, com recomendações a respeito daquele tema, incitando melhoria em alguns pontos.

Em seu primeiro artigo, a lei expressa seu objetivo que é a integração entre os diferentes modos de transporte, além da melhoria da acessibilidade de pessoas e cargas em territórios municipais. A mesma reforça no artigo sexto, inciso terceiro, que uma das diretrizes que ela irá se orientar é a integração entre os modos e serviços de transporte urbano, além do artigo oitavo, inciso sétimo, na qual diz que a política tarifária deve se orientar pela integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos de transporte e das redes de transporte público e privado nas cidades.

No Rio de Janeiro, objeto de análise deste ensaio, temos o exemplo do Bilhete Único municipal e intermunicipal, que foram lançados antes da referida lei, porém são exemplos de políticas de integração entre modos de transportes públicos. O Bilhete Único municipal possibilita aos usuários o embarque em dois ônibus dentro da cidade pagando R\$2,95, ou um ônibus e um trem ou vice-versa por R\$3,95. Já o Bilhete Único intermunicipal possibilita ao usuário transferência entre dois modos de transporte (estes podendo ser ônibus, vans, metrô, trens, barcas) pagando apenas R\$4,95.

Há exemplos também de integração mista, ou seja, de modos motorizados e não motorizados. É o caso da instalação de bicicletários próximos a estações de trens e metrô. Algumas estações já contam com esse serviço é o caso das estações Bangu, Realengo e Santa Cruz dos trens metropolitanos (SuperVia) e das estações Pavuna, Colégio e Irajá do Metrô.

Outro ponto a ser observado na lei é que no artigo terceiro, parágrafo terceiro, inciso primeiro, é exposto que as vias e demais logradouros públicos são infraestruturas que garantem os deslocamentos das pessoas e cargas na cidade. Porém, esbarramos em um problema que é visto em várias cidades do Brasil e aqui não é diferente: a má

conservação das calçadas. A Prefeitura não se responsabiliza por fazer a manutenção das mesmas, entretanto ela pode fiscalizar e multar os proprietários, o que é muito raro de se ver. Esse é um grande obstáculo para o modo andar a pé nesta cidade.

O artigo sexto (que já foi citado acima), inciso segundo, diz que a diretriz que deve ser adotada é a prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, reforçado pelo artigo vinte e três, inciso quarto, desta lei. Estamos vendo isso de um tempo para cá nesta cidade, exatamente, há mais de dois anos devido à implantação de faixas exclusivas chamadas de BRS (*Bus Rapid Service*) em avenidas das regiões central e sul, o que vem trazendo um aumento de velocidade média dos ônibus, porém ainda não foi realizada a racionalização das linhas de ônibus nestes corredores, o que impede que os mesmos possam ter um desempenho melhor.

Ainda no artigo sexto, só que agora no inciso sexto, é incentivada a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado. É o que se observa com a operação do sistema BRT (*Bus Rapid Transit*) denominado TransOeste. Ele foi implantado em uma região que não é tão desenvolvida e tem fomentado muitos empreendimentos em seu entorno. Estão sendo construídos mais três corredores BRT, esses em áreas já urbanizadas e que estão ocorrendo diversas desapropriações. Junto com estes corredores, está vindo também a racionalização do sistema de ônibus da cidade, algo que já ocorreu com o BRT citado no início deste parágrafo.

No artigo décimo são discriminadas as diretrizes de contratação dos serviços de transporte público coletivo por empresas privadas e também anuncia que as mesmas só devem ser feitas via licitação. Na cidade, pela qual, é foco deste artigo tivemos a licitação das linhas de ônibus no ano de 2010. Porém, em uma rápida lida nos contratos de concessão (disponível em www.transparenciamobilidade.rio.gov.br) alguns pontos não são observados, como, por exemplo, a fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e a definição de incentivos e das penalidades pelo cumprimento das mesmas.

No capítulo três da lei que mostra os direitos dos usuários, temos alguns pontos interessantes para se abordar. O artigo 14 esmiúça os direitos dos usuários e informa em seu parágrafo terceiro que os usuários devem ser informados nos pontos de embarque e desembarque, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.

Nesta cidade nem todos os pontos de ônibus possuem essas informações. Isso é mais visto nos pontos de ônibus do Centro e da região Sul da cidade que fazem parte dos corredores BRS. O máximo que é visto em outros pontos são placas informando quais linhas param ali. Já com relação a horários, ainda não vi nenhum ponto de ônibus com essa informação.

Ainda no artigo 14, o parágrafo único ilustra que os usuários terão o direito de serem informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre seus direitos e responsabilidades, os direitos e obrigações dos operadores dos serviços e os padrões



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, incluindo também os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

A Prefeitura do Rio de Janeiro disponibilizou um *site* com essas informações (o mesmo já foi citado acima), porém eles deveriam observar que ainda há pessoas que não acessam a *Internet* com muita frequência, não sabem que isso existe ou que não tem tempo para tal visita ao *site*, o que faria necessária uma disponibilização dessas informações através de outros meios, como, por exemplo, afixação nos próprios veículos do transporte público coletivo e publicação em jornais de grande circulação e não somente no diário oficial.

Já com relação às reclamações, existem duas centrais de atendimento que recebem não só reclamações, como também sugestões, elogios e dão informações sobre o serviço de ônibus da cidade. Por parte da Prefeitura temos a central 1746 e os operadores mantêm um SAC (0800 886 1000) que é utilizado pelas demais empresas de ônibus do estado. Ambos passam prazos de resposta para o usuário variando conforme a solicitação.

A cidade do Rio de Janeiro vem adotando muitos parâmetros da Lei de Mobilidade Urbana, porém é preciso estender sua aplicação a demais áreas da cidade, visando uma melhoria do transporte público coletivo percebida por todos os usuários. Os grandes eventos que estão por vir para a cidade impulsionam essas iniciativas e creio que esse seja o maior legado que será deixado para a população da cidade e da região metropolitana do estado.

(*) *Gilean Teixeira da Rocha, cursando Administração na UFRJ*